

*Литвинов Андрей Игоревич, аспирант,
Кафедра «Мировая экономика»
Дипломатическая академия,
landronik@yandex.ru*

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

Аннотация. В данной мы рассмотрим инициативу Китая по созданию нового Шелкового пути. В последнее время в СМИ все чаще встречается идея о новом Шелковом пути или уже можно сказать концепция «Экономического пояса Шелкового пути», которая была сформулирована Председателем КНР Си Цзиньпином 7 сентября 2013 года, во время своего официального визита в Казахстан. Это проект не только по созданию транспортного, энергетического и торгового коридора, а также проект, который будет способствовать развитию туризма в регионе и укреплению культурных обменов Китая со странами Центральной Азии, он также включает в себя строительство сети высокоскоростных волоконно-оптических сетей. Экономическая полоса Шелкового пути будет начинаться в Китае и проходить по Центральной и Южной Азии, часть ответвлений будет проходить по территории Российской Федерации, и выходить в Европу.

Ключевые слова: Россия, Китай, экономическая интеграция, Центральная Азии, безопасность, транспорт, логистика, дорога, Великий Шелковый путь, энергетика.

*Litvinov AndreyIgorovich Post-graduate student,
Department of World Economy
Diplomatic Academy,
landronik@yandex.ru*

NEW SILK ROAD

Abstract. In this article we will we will consider China's initiative to create a new Silk Road. Recently in mass media we can find the idea about a new Silk Road or the concept of «Silk Road Economic Belt « which has been formulated by the Chinese President Xi Jinping on September 7, 2013, during his official visit to Kazakhstan. This project is not only the creation of a transport, power and trade corridor, and also the project which will promote development of tourism in the region and to strengthening of cultural exchanges of China with the countries of Central Asia, it also includes construction of a network of high-speed fiber-optical networks. The economic strip of the Silk Road will begin in China and pass across the Central and the Southern Asia, part of branches across the territory of the Russian Federation and to leave to Europe.

Key words: Russia, China, economic integration, Central Asia, safety, transport, logistics, road, Great Silk way, energy industry.

Подобные разговоры о возрождении самого знаменитого из древних торговых путей на Земле ведутся уже давно. Впервые официально о данном проекте было заявлено Председателем КНР Си Цзиньпином 7 сентября 2013 года во время его выступления в казахстанском ВУЗе «Назарбаев университет». Си Цзиньпин в своей речи, озаглавленной «Развитие дружбы народов ради прекрасного будущего» предложил создать «экономический коридор Шелкового пути», для чего призвал все стороны объединить усилия, и ради повышения благосостояния народов региона, осуществить данный проект, опираясь на инновационную модель взаимодействия между его участниками.

Вскоре мировое сообщество очень быстро поддержало такую идею.

22 июня в катарской столице Дохе прошло заседание 38-й сессии комитета Всемирного наследия при ЮНЕСКО, на котором проект Великого канала Китая и Великий шелковый путь, были официально внесены в список объектов всемирного культурного наследия. В дальнейшем был создан специальный интернет-портал, где любой желающий мог ознакомиться с необходимой информацией. На карте мира снова появился подробный маршрут, соединяющий три континента.

Китайское руководство относится к данному проекту очень серьезно. Всекитайским Собранием Народных Представителей (ВСНП), высшим законодательным органом страны, 17 марта 2016 года был принят план развития страны на 13-ю пятилетку. В нем определяются основные цели, направления и показатели социально-экономического развития КНР на 2016 - 2020 годы. В этом документе проект экономического пояса шелкового пути упоминается 7 раз.

Китай намерен воссоздать Шелковый путь, который свяжет Среднюю Азию с Европой. План президента Си Цзиньпина отвечает экономическим и политическим интересам страны. Данный проект поможет разрешить три основные проблемы, которые стоят сейчас перед правительством КНР

- 1) Ускорить обмен ценных грузов между Китаем и Европейским союзом
- 2) Усилить влияние на бывшие советские Центрально Азиатские республики
- 3) Создать альтернативу Тихоокеанскому партнерству, в котором доминирует США и их его союзники.

Си Цзиньпин говорит о том, что реконструкция Шелкового пути поможет открыть сообщение между Европой и Азией, тем самым «преодолеть горлышко от бутылки» которая делит континент на два региона. Сделать коммерчески конкурентоспособным, более 8 тысяч миль, которые 400 лет назад пересекались караванами верблюдов и лошадей, все это требует огромных инвестиций. Пекин выделил \$ 40 млрд, чтобы создать фонд, который будет служить для модернизации железнодорожных линий, дорог, промышленных и энергетических сетей инфраструктуры.

Фонд Шелкового пути, по словам Си Цзиньпина, формируется из китайских средств (на основе валютных резервов, Китайской инвестиционной компании,

Китайского импортно-экспортного банка, Государственного банка развития Китая), которые будут использованы для прямой поддержки строительства Экономического пояса Шелкового пути. Китай планирует вложить в этот фонд \$40 млрд. Кроме того, КНР готова оказать помощь в подготовке 20 тыс. специалистов в течение пяти лет для работы по реализации стратегии.

Для осуществления сухопутной части «Великого Шелкового пути» должно быть построено три железнодорожных коридора (северный, центральный и южный). 3 коридора, которые предусматриваются в рамках Экономического Пояса Шелкового Пути(ЭПШП):

- -северный (КНР-Центральная Азия-Россия-страны ЕС);
- -центральный (КНР-Центральная Азия-Персидский залив и Средиземное море);
- -южный (КНР-ЮВА-Южная Азия-Индийский океан).

Они впоследствии должны послужить основой для развития других видов транспорта, включая автомобильный. Строительство этих трех железнодорожных коридоров выступает в качестве важнейшего и необходимого этапа реализации проекта.

Задачи концепции «Экономического пояса Шёлкового пути»

В ходе формирования «Экономического пояса Шёлкового пути» Китай планирует решать несколько ключевых задач.

Во-первых, выявление потенциальных конфликтных точек, которые должны быть обозначены в ходе обмена мнениями участников проекта относительно дальнейших путей экономического развития, с целью их устранения, чтобы тем самым приступить к объединению стратегий развития с учетом экономической, политической и правовой практики стран – участниц.

Во-вторых, основной акцент делается Китаем на строительстве, развитии и совершенствовании транспортной инфраструктуры «Экономического пояса Шёлкового пути», особенно в трансграничных районах. При этом главное внимание уделяется формированию транзитно-транспортной системы, которая должна объединить страны Центральной Азии и Китай, а также связать этот регион с Африкой и Европой. Решению этой задачи КНР придает особое значение, поскольку она должна способствовать созданию современной, тщательно отлаженной и безупречно функционирующей транспортно-логистической системы в регионе.

В-третьих, постепенное снижение, а впоследствии и полная ликвидация барьеров для торговли и инвестиций между участниками «Экономического пояса Шелкового пути». Такая мера служит наиболее полному раскрытию торгового и инвестиционного потенциалов стран-участниц проекта, что должно обеспечить максимально возможную скорость движения капиталов внутри этой экономической системы, для этого необходимо усиление многостороннего сотрудничества в финансовой сфере, обеспечение бесперебойного денежного обращения, а также гармонизация валютных систем стран-участниц. Для выполнения данной задачи предполагается создать сеть региональных финансовых организаций развития с целью оптимизации движения финансовых потоков.

В-четвертых, в рамках концепции «Экономический пояс Шёлкового пути» Китай придает особую значимость активизации международных отношений, стремится к развитию дружественных, взаимовыгодных связей, пытается обеспечить взаимопонимание между участвующими в его создании сообществами. Контакты между странами – участницами «Экономического пояса Шёлкового пути» предполагается развивать на основе формулы «мораль выше интересов».

Цели концепции «Экономического пояса Шёлкового пути».

Основные цели концепции «Экономического пояса Шёлкового пути» состоят из пяти аспектов, направленных на улучшение делового сотрудничества всех заинтересованных стран при реализации совместных проектов в евразийском регионе:

- Во-первых, это политический аспект, который необходим, прежде всего, для согласования политических установок сторон. В рамках проекта «Экономического пояса Шелкового пути» участникам предоставляется возможность обмена мнениями по стратегии и политике экономического развития как их самих, так и региона в целом. При соединении стратегий экономического развития всех заинтересованных стран, учитывая существующие расхождения, предполагается исходить из принципа поисков общей основы для разработки органичной и согласованной программы осуществления мер по региональному сотрудничеству как в политическом, так и в правовом планах, с целью формирования необходимых условий для региональной экономической интеграции.

Во-вторых, развитие транспорта. Этот аспект необходим в связи с острой потребностью развития транспортного сообщения и активного совершенствования транспортной инфраструктуры в трансграничных регионах. Китай, совместно с соседними странами, планирует постепенно сформировать транзитно-транспортную сеть, которая связывала бы субрегионы Азии, и выходила на Ближний Восток, Европу и Африку. Тем самым появилась бы возможность исправить существующую ситуацию, которую можно охарактеризовать такими фразами как: «нет дороги – нет связи», «дорога есть, а связи нет» или «связь хоть и есть, но с перебоями». В Китае говорят: «Чтобы стать богатыми, надо сначала строить дороги». С этой точкой зрения согласны во многих странах мира.

В-третьих, важным аспектом является стимулирование взаимной торговли. С этой целью ведутся обсуждения вопросов по упрощению процедур осуществления торговли и инвестиций, принимаются соответствующие меры, направленные на ликвидацию торговых и инвестиционных барьеров, повышение скорости движения товаров и качества функционирования региональной экономики, при более полном раскрытии потенциала торгово-инвестиционного сотрудничества всех участвующих в проекте стран.

В-четвертых, необходимость продвижения ведения расчетов в национальных валютах определяет аспект обеспечения надлежащего денежного обращения. Для этого требуется усилить двустороннее и многостороннее сотрудничество в финансовой сфере, наладить взаимный обмен валютами,

создавать региональные финансовые организации развития, сократить операционные издержки, посредством региональных соглашений укрепить финансовые системы для противостояния рискам, что, в конечном счете, приведет к повышению конкурентоспособности в мировой экономике.

В-пятых, аспект активизации человеческих контактов. Китай заявляет о своей готовности неустанно укреплять социальную основу взаимоотношений с соседними странами, поскольку отношения между странами в значительной степени зависят от взаимопонимания и близости их народов. Для этого необходимо содействовать осуществлению диалога между партнерами, налаживанию межкультурных контактов, развивать дружественные отношения между людьми, в том числе, между самыми широкими кругами общественности, укреплять взаимопонимание и традиционную дружбу между соседними странами.

Факторы, влияющие на реализацию проекта.

При анализе реализации данной концепции, необходимо учитывать несколько важнейших моментов.

Во-первых, существование конкурентной борьбы между мировыми державами в Центрально-Азиатском регионе. Каждая из них пытается предложить свой путь решения региональных проблем и подталкивает остальные государства сделать так называемый «окончательный геополитический выбор». Такая ситуация способна превратить регион в объект одностороннего внешнего влияния одного из глобальных центров силы, или послужить медленному и опасному нарастанию там конфликтного потенциала, который будет создан вследствие соперничества за этот регион между Китаем, Россией и западными странами, а также крупными государствами мусульманского мира.

Во-вторых, существует два стратегических проекта транспортного коридора под названием «шёлковый путь» – евразийский и прозападный. Несмотря на то, что они тесно переплетены между собой и имеют ряд общих маршрутов, ключевым отличием является то, что в евразийском - основной транзит проходит по территории России. В тоже время прозападный, а точнее американский «Новый Шелковый путь» выстроен в обход границ РФ, он должен проходить через Афганистан в Центральной Азии и Турцию на Ближнем Востоке. В результате победителем должен стать только один из них, что усиливает степень конкуренции между ними.

В-третьих, оба эти конкурирующие проекты начинаются в Китае. Используя это преимущество, КНР сотрудничает в соответствующих транспортных проектах как с Россией в рамках ШОС, так и с Западом. Тем не менее, в Пекине, по всей видимости, осознают намерения Запада, преследующего в отношении Китая такие же планы по сдерживанию, как и в отношении России. Для этой цели Запад вполне возможно будет пытаться разыграть уйгурскую карту против КНР, чтобы таким образом отсечь Китай от Центральной и Южной Азии.

В-четвертых, являясь одной из главных стран-транзитеров по евразийскому коридору, Россия на первый взгляд может оказаться в зависимости

от поставок из Китая. Однако учитывая наличие у России такого важного транзитного маршрута как Северный Морской путь (СМП), являющийся самым коротким путем из европейской части России во Владивосток при реализации проектов евразийского «Шёлкового пути» «на обочине» торговли могут оказаться Южная Корея и Япония. Они могут быть потеснены в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) или попасть в зависимость от России, играющей ключевую роль в доставке товаров из АТР в Европу.

В-пятых, среди стран Центральной Азии существует ряд противоречий по поводу выбора различных направлений интеграции. Казахстан отдает приоритет тесному сотрудничеству в рамках Евразийского экономического союза, Киргизия и Таджикистан с решением по этому поводу окончательно не определились, в то же время Узбекистан занимает выжидательную позицию, которая вызывает у Китая беспокойство, поскольку сопровождается сближением отношений официального Ташкента с Вашингтоном на дипломатическом уровне и в военно-политической сфере.

В-шестых, Китай рассматривает интеграционные объединения, которые предлагают Россия и США, как направленные в определенной степени на ограничение китайского присутствия в Центральной Азии. По мнению ряда китайских исследователей, американский проект «Нового Шёлкового пути» имеет своей целью объединение Центральной Азии с Афганистаном для того, чтобы политически сдерживать устремления Китая в данный регион. А Россия, являясь на протяжении истории лидером на евразийском пространстве, выдвигая такие инициативы как ТС, ЕЭП и ЕАЭС также противодействует китайскому экономическому проникновению в регион.

Заключение.

«Экономический пояс Шёлкового пути» не является простым повторением существовавшего в истории маршрута или попыткой «второй раз войти в реку». Это современная, хорошо продуманная, взвешенная и вполне реализуемая программа, направленная на развитие экономики региона, улучшение благосостояния населяющих его народов, ускорение реструктуризации и модернизации, участвующих в проекте стран и углубление культурного взаимодействия между ними. Она актуальна в плане продвижения региональной интеграции, активизации потенциальных возможностей Азии и мирового экономического развития в целом.

Данный проект представляет собой инициативу по региональному сотрудничеству в Азии для стимулирования мирного развития в регионе. Его реализация будет в полной мере опираться на уже существующие двусторонние и многосторонние механизмы сотрудничества Китая с другими странами.

Литература:

1. Алимов Р.К. 2013. Формирование «экономического коридора Шелкового пути»: состояние, проблемы и перспективы - МИР (Модернизация. Инновация. Развитие). № 16. С. 76-83

2. Лукин А. В. ИДЕЯ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ» И ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ // Международная жизнь. 2014. № 7. С. 84-98.
3. Лузянин С. Г., Сазонов С. Экономический Пояс Шелкового Пути: модель 2015 года // Научно-аналитический журнал Обозреватель - Observer. 2015. № 5. С. 35-46.
4. Ремыга В.Н., Падалко В.И. 2015. Новая глобальная стратегия Китая - Экономический пояс Шелкового пути. - Экономический пояс Шелкового пути. М.: Русский биографический институт; Институт экономических стратегий. С. 61-71
5. Сазонов С.Л., Кудрявцев Е.С., У Цзы. 2015. Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и экономического пояса Шелкового пути. - Проблемы Дальнего Востока. № 2. С. 47-58
6. Си Цзиньпин. 2015а. Совместное строительство экономического пояса Шелкового пути. - Экономический пояс Шелкового пути. М.: Русский биографический институт; Институт экономических стратегий. С. 8-14
7. Си Цзиньпин. 2015б. Совместное строительство морского Шелкового пути XXI в. - Экономический пояс Шелкового пути. М.: Русский биографический институт; Институт экономических стратегий. С. 15-20
8. Официальный сайт Посольства Китайской Народной Республики в Российской Федерации <http://ru.china-embassy.org/rus/zgxw/t1075402.htm>
9. Официальный сайт Посольства Китайской Народной Республики в Республике Казахстан <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>
10. Официальный сайт правительства Китайской Народной Республики http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm
11. Официальный сайт ЮНЕСКО <http://ru.unesco.org/silkroad/>

УДК 2964

*Литвинова Юлия Германовна, кандидат экономических наук, доцент,
Кафедра Восточных языков
Дипломатическая академия,
119021, г. Москва, Остоженка 53/2, строение 1
yulitvinova@yandex.ru*

КНР И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕГРАЦИОННЫЕ СТРУКТУРЫ АТР

Аннотация. В статье рассматриваются основные направления политики Китайской Народной Республики в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Расширение процессов интеграции и в первую очередь, на региональном уровне является одним из важных направлений внешней политики Китая. Руководство страны следует курсом увеличения экономической мощи и завоевания мировых рынков, а также повышения роли КНР в международных делах.